TRYBUNA MOTOKLUBU

UNIA
POZNAŃ

T. S. „UNIA" ZAŁ. W 1915 R.

MOTOKLUB OD 1924 R.

CZŁONEK POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO
I ZWIĄZK. FEDERACJI SPORTOWEJ › BUDOWLANI ‹

ZESZYT 4

BIULETYN INFORMACYJNO - ORGANIZACYJNY
ZARZĄDU MOTOKLUBU › UNIA ‹ POZNAŃ
UL. GROBLA 30 TEL. 30-02

Współzawodnictwo o tytuły

Mistrzów Klubu rozgrywane jest w kręgu następujących zawodników:

a/ Seniorzy:	Klatkiewicz Zdzisław	-	lic. RW 359
	Mankiewicz Ryszard	-	" RW 9
	Stefański Ignacy	-	" RW 18
b/ Juniorzy:	Anioła Stefan	-	" RW
	Grolewski Kazimierz	-	" RW 216
	Kubiak Roman	-	" RW 215
	Koziczak Mieczysław	-	" RW 171
	Kulas Franciszek	-	" RW 209
	Lorencki Józef	-	" RW 207
	Molewski Andrzej	-	" RW 213
	Matyja Zdzisław	-	" RW 212
	Nagengast Henryk	-	" RW 285
	Ostolski Adam	-	" RW 211
	Rutowski Andrzej	-	" RW 210
	Skrzypczak Władysław	-	" RW 206
	Topolski Hieronim	-	" RW 208
	Terlikowski Henryk	-	" RW
	Witaszak Krystian	-	" RW 214

W punktacji seniorów przodują:	kol. I.Stefański	pkt.	35
	" Zdz.Klatkiewicz	"	14
W punktacji juniorów przodują:	kol. H.Terlikowski	"	11
	" J.Lorencki	"	3
	" A.Rutowski	"	2

Przedstawione wyniki obejmują okres od pocz. sezonu do 30.8.58 r.

Międzynarodowy Wyścig Motocyklowy o XVI „Złoty Kask"

odbył się w dniu 6 lipca 58 r. Odbił on się głośnym echem w kraju i za granicą. Dokładne relacje z tej prawdziwie wielkiej imprezy podawała prasa i radio. Należy jednak zarejestrować wyniki sportowe, które były następujące:

Bieg kwalifikacyjny do 125 ccm

I m. Rydko Edward LPŻ - Bielsko na WFM czas: 16:49,9
II m. Boche Dieter NRD - Berlin na M.Z. " 18:16,2
III m. Felsman Czesław-Wisła-Chełmno na DKW " 18.34,3
Średnia szybkość pierwszego na mecie = 74,84 km/godz.
Startowało 7, ukończyło - 3.

Bieg kwalifikacyjny do 250 ccm:

I m.	Fleming Arthur - NRD - Berlin na A.F.	czas:	14:18,0
II m.	Boche Dieter - NRD - " na A.F.	"	14:18,5
III m.	Włodarczyk Leopold - WSK „Legia" na NSU	"	14:27,0
IV m.	Truszyński Edward - LPŻ - Olsztyn na Jawie	"	14:54,0
V m.	Szmańda Andrzej - LPŻ - Bydgoszcz na Jawie	"	15:02,0
VI m.	Reisz Janos - Honved - Budapeszt na Pannonii	"	15:10,0
VII m.	Hollos Istvan - Dozsa - Budapeszt na "		
VIII m.	Kucharski Zbigniew - LPŻ - Bydgoszcz na Jawie		
IX m.	Mester Istvan - Dozsa - Budapeszt - na Pannonii		

Średnia szybkość pierwszego na mecie = 88,09 km/godz.
Startowało: 12 - ukończyło: 9.

Bieg kwalifikacyjny do 350 ccm:

I m.	Kohl Josef - NRD - Berlin na A.F.	czas:	13:47,0
II m.	Szubert Leszek - WSK - Legia na BSA	"	14:14,5
III m.	Truszyński Edward - LPŻ - Olsztyn na Jawie	"	14:59,0

Średnia szybkość pierwszego na mecie = 91,37 km/godz.
Startowało: 6 - ukończyło: 3

Bieg kwalifikacyjny pow. 350 ccm:

I m.	Hennek Jan - Legia - Warszawa na Norton-Jap	czas:	13:53,7
II m.	Włodarczyk Leopold - " na Jawie	"	14:04,2
III m.	Kwaśniewski Jan - " na Triumph	"	14:08,1

Startowało: 6 - ukończyło: 3
Średnia szybkość pierwszego na mecie: 90,61 km/godz.

Bieg finałowy:

I m.	Truszyński Edward - LPŻ - Olsztyn na Jawie	czas:	16:01,7
II m.	Szubert Leszek - Legia - Warszawa - BSA	"	16:17,8
III m.	Hollos Istvan - Dozsa - Budapeszt - na Pann.	"	16:37,2
IV m.	Rydko Edward - LPŻ - Bielsko - na WFM	"	17:09,0

Uprawnionych do startu w finale: 10, wystartowało: 9, ukończyło: 4.

Są to najważniejsze wyniki wyłowione z akt imprezy. Kto interesuje się dalszymi szczegółami,np. szybkościami osiągniętymi w poszczególnych okrążeniach /bardzo pouczające/, tego odsyłamy do wspomnianych już akt wieczystych imprezy. Podane czasy w finale są rzeczywistymi dla klasy 125 /Ryćko/, dla 250-tek korygujemy je o handicap = 1:22,7,a dla 350-tek o 2:20,6.

Mimo niedużej stawki zawodników wyścig obfitował w emocje i niespodzianki. Już w 125 zdefektowany start Stefańskiego i wysiadka jego w ósmym okrążeniu zdenerwowała niejednego widza. W biegu klasy 250 Kohl Josef z reprezentacji niemieckiej staje w ósmym okrążeniu,a Klatkiewicz, nasz kolega klubowy w 10-tym okrążeniu toru.

Ten bieg był naprawdę piękny. Padł nowy rekord w klasie 250. Podaną w poprzednim zeszycie „Trybuny" tabelkę rekordów prosimy uaktualnić nowym czasem Fleminga: 14:18,0.

Rewelacją było wyeliminowanie z finału klasy 500. Wydaje się, że Hennek źle był prowadzony przez swego menażera. Wielu zawodników wciąż jeszcze uważa, że regulaminów imprez studiować nie potrzeba, tymczasem Sp. Jurek Mieloch z każdego paragrafu wyciągał wnioski, które następnie realizował w praktyce na torze. Defekt Japa Begera z NRD w siódmym okrążeniu był nową niespodzianką.

W finale nie wystartował dwukrotny zwycięzca Złotych Kasków - sympatyczny Leopold Włodarczyk. Napięcie emocjonalne nerwów osłabiło jego siły fizyczne. Następują wysiadki Reisz Janos, Kohl Josef /3 okrążenia/, Boche i doskonały Fleming w ósmym okrążeniu. Równo jadący i niezagrożony już Edward Truszyński przy olbrzymim aplauzie widzów zdobywa XVI „Złoty Kask". Bardzo słuszna była decyzja Komisji Sędziowskiej o niedopuszczeniu do startu w finale poza konkursem niektórych zawodników z wyeliminowanej w przedbiegu klasy 500 i innych wysiadkowiczów.

Złoty Kask zdobyć może tylko jeden - najlepszy zawodnik. Cieszymy się, że Złoty Kask zdobył dobry zawodnik za swą równą i nieustępliwą jazdę, za dobre przygotowanie maszyny.

Trudny jest tor trawiasty na Woli, ciężkie są warunki regulaminowe. O zwycięstwie decyduje szybkość i wytrzymałość maszyny, dalej w równym stopniu umiejętności kierowcy i jego wytrzymałość fizyczna. Złożoność tych warunków przynosi Złotym Kaskom coraz większą sławę w świecie, zawodnikom zaś daje najidealniejsze warunki szlachetnego współzawodnictwa.

Ogłoszenie wyników i rozdanie licznych nagród przemieniło się w piękną uroczystość międzynarodowego zbratania się motorowców. Trójjęzyczne przemówienia, wzajemnie ofiarowywane upominki były tego szczególnym wyrazem. Wzruszył wszystkich wspaniały gest Aeroklubu Poznańskiego. Sławny w kraju

i za granicą pilot Tadeusz Szymański w pięknym stylu nadlatuje od strony Rusałki i w momencie prezentacji zawodników wita ich wiązankami kwiatów. Gorąco też oklaskiwali zawodnicy wspaniałe przemówienie kol. Szymańskiego - prezesa poznańskiego LPŻ.

W dyskusjach poimprezowych całe miasto starało się dociec przyczyn niepowodzenia delegacji niemieckiej. Odpowiadamy w jednym zdaniu potwierdzającym nasze poprzednie wywody. Ławica-to nie żużel.

Do zwycięstwa potrzebna jest i szybkość, i wytrzymałość maszyny. Te czynniki gwarantują przecież postęp techniczny jak najpraktyczniej pojęty. Zapytywano również, czy pozycja kierowców niemieckich jest korzystniejsza od stosowanej przez naszych kierowców, którą uważamy jako klasyczną. Pozycja kierowcy uwarunkowana jest w dużej mierze budową motocykla, a więc ustawienia kierownicy, podnóżków, siedzenia itd. Styl jazdy kierowców niemieckich na sposób żużlowy nie ma uzasadnienia. Była to raczej konieczność spowodowana ustawieniem maszyn przygotowanych zapewne na krótsze trasy, chociaż i to uważamy za niewłaściwe. Wynik takiego stylu jazdy jest znany i przetarte ręce u niektórych zawodników. Zagadnienie to szczegółowo omawiane było w gronie zawodników z naszym doświadczonym seniorem kol. Michałem Nagengastem. Stwierdził on nadto, że jedynie na torach wybitnie piaszczystych przy krótkiej trasie pozycja żużlowa może być uzasadniona. Padły również projekty dokonania zmian w regulaminie wyścigu, zmierzające do skrócenia trasy przedbiegów np. do 8 okrążeń toru z jednoczesnym obostrzeniem warunków dopuszczenia do finału, np. przez skrócenie tolerancji z 60 do 40 sekund. Projekt naszego hon. prezesa Adama Paczkowskiego jest konkretny i warty głębszego zastanowienia się. Nie przesądzając oczywiście sprawy, autor nin. sprawozdania uważa, że: 1/ projekt nie zmienia warunków wyścigu, gdyż łagodzi je w przedbiegach, a stawia ostrzejsze warunki dopuszczenia do finału, 2/ biegi kwalifikacyjne mają swoją wysoką rangę jako wyścigi same w sobie i ułatwienia w tym kierunku mogą umniejszyć ich wagę i znaczenie, mogą być cofnięciem się wstecz.

Pożegnanie drużyn zagranicznych było bardzo serdeczne - niemieckiej na granicy, a węgierskiej na dworcu w Poznaniu. Przy tej okazji dziękujemy serdecznie I.Żeńskiej Drużynie ZHP w Swarzędzu za bezinteresowne wykonanie zaimprowizowanej części artystycznej przy pożegnaniu naszych węgierskich gości.

Z reminiscencji poimprezowych nasuwają się jeszcze takie uwagi. Wybrane miejsce na parking dla gości jest dogodne dla organizatora, lecz jakże odległe jest ono od trybuny głównej.

Dopiero dwa tygodnie po imprezie nasz organ „Auto-Moto-Sport" zamieścił w numerze nr 29/72/wyjątki z regulaminu i podał wyniki sportowe.

Sprawę pozostawiamy na razie bez komentarza. Na koniec zanotować należy jeszcze wielkie osiągnięcie Klubu. Otóż po wielu latach posiadamy znowu doskonale działającą grupę chronometrażystów z kolegą Cwiertnią i Kościańskim na czele.

Uroczystości Jubileuszowe

XXXV-lecia pracy dla sportu motorowego

odbędą się w dniu 18 października 1958 r., tj. na zakończenie letniego sezonu motorowego.

Zarząd w porozumieniu z Radą Klubową powołał roboczy Komitet Organizacyjny:

Przewodniczący Komitetu - Kazimierz Górecki
Przewodniczący Komisji Odznaczeniowej - Adam Paczkowski
Przewodniczący Komisji Organizacyjnej - Stefan Schmidt
Historia Klubu - Adam Paczkowski
Wydawnictwa Jubileuszowe - Wiktor Piosik
Koordynacja finansowa - Teofil Balcerkiewicz
Wystawa Propagandowa - Marian Grzegorczak

W Komisji Organizacyjnej czynny jest obecny Zarząd Klubu. W związku z brakiem kompletu akt klubowych za okres od zarania myśli motorowej w naszym Klubie, Komisja Odznaczeniowa wręczy poszczególnym członkom przygotowane ankiety, które, po wypełnieniu, należy złożyć w sekretariacie w terminie nakreślonym w ankiecie. Materiały te zostaną również wykorzystane do opracowywanej w tej chwili historii Motoklubu. W przygotowaniu znajduje się osobny zeszyt „Trybuny", poświęcony zagadnieniom jubileuszowym.

- X -

Problem pierwszy - po raz wtóry

Aczkolwiek nikt w Poznaniu dyscypliny żużlowej od dłuższego już czasu nie uprawia, głośno o nim w szerokich kołach motorowców i sympatyków. Odbiciem tego są artykuły prasowe. Ukazał się w Expressie artykuł red. Zdz.Antoniewicza. Red.Dohnke bardzo sumiennie całkiem obiektywnie analizuje możliwości i celowość zorganizowania w Poznaniu, konkretnie przy

„Unii" sekcji żużlowej. Dyskusję podsumował Z.Mocek na łamach AMS-u. Okazuje się, że sytuacja na stworzenie nowej sekcji żużlowej jest w tej chwili niekorzystna. Obecnie mówi się ogólnie, że nie ilość, lecz jakość decyduje o osiągnięciach polskiego speedway na arenie międzynarodowej. W tej sytuacji zdani bylibyśmy na własne siły, nie licząc przyrzeczeń udzielenia pomocy.

Sama wartość pracy społecznej naszych działaczy i entuzjazm zawodników nie stworzą sekcji żużlowej. Potrzeba do tego jeszcze kilkaset tysięcy złotych, a tych nam brakuje. Nie chodzi o absolutne odstąpienie od tego zamiaru. Trzeba jednak rozsądnie odłożyć jego realizację do czasu zaistnienia korzystniejszych warunków. Kiedy to nastąpi? To zostało już dawno rozstrzygnięte. Nasz Motoklub, będący prekursorem najciekawszej bodaj z dyscyplin wyścigowych - imprez na torach trawiastych, ma na tym polu jeszcze dużo do zrobienia. Najpilniejszym naszym zagadnieniem jest i winno być nadal zbudowanie odpowiednich maszyn przygotowanych specjalnie na tory trawiaste. Myślimy o FIS-sach specjalnie przygotowanych. Mieliśmy w planie zapoczątkować w tym roku ich budowę. Tymczasem nasza Federacja skreśliła nam z budżetu właśnie owe 50 000,- zł, za które pragnęliśmy zakupić chociaż dwa silniki itp. Konto imprez nie wykazuje specjalnych wpływów, więc jedynie brak środków kładzie naszą inicjatywę. Iskierka nadziei rozbłysła, gdy Federacja zleciła nam odebranie 6 maszyn żużlowych po zlikwidowanej sekcji. Planowaliśmy zbudowanie z nich odpowiednich dla nas maszyn. Niestety, wbrew praworządności, ubiegła nas warszawska „Skra". Jednak budować musimy i .... będziemy. Może pomoże nam fabryka w Rzeszowie? W klasie maszyn 125 wydaje się sytuacja łatwiejsza. Powinniśmy w roku jubileuszowym przygotować ca pięć dobrych motocykli. Oto zadania nasze najpilniejsze.

Wyścig w Sierakowie

urządzony na 600-lecie założenia miasta ma już swoją tradycję. Impreza była piękna. Organizator jak i publiczność byli zadowoleni. Zawodnicy jeszcze w Białymstoku /III eliminacja WMP/ stawiali ją jako wzór tamtejszym organizatorom. Z Poznania wyruszyła przy pięknej pogodzie liczna grupa członków i ich rodzin. Środkiem lokomocji wycieczki były samochody ciężarowe, autobus i własne pojazdy członków. Nieporozumieniem był agregat wozu reklamowego głośniejszy od megafonu. Nie szkodzi, że po imprezie powiedzieliśmy sobie podczas schadzki czwartkowej wiele

krytycznych uwag. Powinniśmy się zawsze w ten sposób mobilizować do coraz to doskonalszego wykonywania swych funkcji. Inicjatorem tej budującej dyskusji był kol. sen. Nagengast. A oto wyniki sportowe:

<u>Bieg I maszyn do 125 ccm</u> 10 okrążeń - 13 000 m

I.	miejsce	- Stefański I. - Motoklub „Unia" -	czas: 9:17,0
II.	"	- Przychodny R. - LPŻ - Poznań -	" 9:21,2
III.	"	- Terlikowski H. - Motoklub „Unia" -	" 9:33,0
IV.	"	- Holz Jerzy - LPŻ - Bydgoszcz -	"

<u>Bieg II maszyn do 250 ccm</u>

I.	miejsce	- Szmańda Andrzej - LPŻ - Bydgoszcz	czas: 8:01,6
II.	"	- Klatkiewicz Zdz. - Motoklub „Unia"	" 8:02,0
III.	"	- Piechocki M. - LPŻ - Poznań	" 8:27,0

<u>Bieg III - maszyn powyżej 250 ccm</u>

I.	miejsce	- Szmańda A. - LPŻ - Bydgoszcz	czas: 8:10,2
II.	"	- Klatkiewicz Zdz. - Motoklub „Unia"	" 8:22,0
III.	"	- Przychodny R. - LPŻ - Poznań	" 8:41,0
IV.	"	- Chrzanowski Czesław - WKS - Piła	
V.	"	- Adamek Tadeusz - LPŻ - Poznań	
VI.	"	- Bednarski Andrzej - WKS - Piła	

<u>Bieg IV - finałowy</u>

I.	miejsce	- Szmańda Andrzej - LPŻ - Bydgoszcz	czas: 9:08,0
II.	"	- Terlikowski H. - Motoklub „Unia"	" 9:08,2
III.	"	- Klatkiewicz Zdz. " "	" 9:19,0
IV.	"	- Piechocki M. - LPŻ - Poznań	

W finale startowało 5 zawodników - 4 ukończyło bieg. Stefański jechał doskonale, w pięknym stylu pokonując wiraże, lecz niestety miał defekt motoru. Klasa maszyn pow. 250 ccm została w przedbiegach wyeliminowana z udziału w finale.

<u>Bieg V - kat. „B" - Mot.z wózkami</u> - bieg poza konkursem o nagrody główne

I.	miejsce	- Chrzanowski-Buczyński - Zundapp	- WKS Piła	- 9:20,0
II.	"	- Kowalski-Wójcik - M.72	" "	- 9:29,0
III.	"	- Nowak-Anielski - M.72	" "	- 10:39,0

Czwarta para zawodników nie ukończyła biegu.

Po wspólnej kolacji wręczono zawodnikom liczne nagrody, częściowo ofiarowane przez miejscowe zakłady pracy. Kol. Szmańda zdobył nagrodę Prez.MRN ufundowaną z okazji 600-lecia miasta Sierakowa, kol. Terlikowski

zdobył nagrodę ufundowaną przez Hutę Szkła w Sierakowie. Nagrodę ufundowała również Gminna Spółdzielnia w Sierakowie.

Turystyka

Kolejna wycieczka klubowa wyruszyła do Szczecina. Celem jej była IV eliminacja WMP. Przeszło 40 osób wyruszyło w sobotę dnia 6.IX w piękną przejażdżkę autobusem Leyland. Powrót nastąpił około godz. 1-szej w nocy 8.IX. Szkoda, że ze wzgl. na wysokie stosunkowo koszty organizacyjne w części obciążające uczestników nie możemy sobie pozwolić częściej na takie atrakcje.

Bardzo sprawnie organizacyjnie przeprowadzony wyścig w Szczecinie dowiódł jeszcze raz, że nie ma na czym się ścigać. Poszczególne biegi z udziałem po kilku zawodników, z których połowa zwykle odpada już po przejechaniu kilkunastu km, nie są ani atrakcją, ani też właściwą formą propagandy sportu motocyklowego. W tej sytuacji pod wielkim znakiem zapytania stoi zorganizowanie przez nasz Motoklub w Poznaniu ostatniej eliminacji.

Wspomnienia

27 września - druga rocznica przedwczesnej śmierci Śp. kol.
Ryszarda Stroińskiego
utalentowanego zawodnika, który zmarł tragicznie przeżywszy tylko 22 lata.

4 października - Rok temu odszedł od nas Jerzy Mieloch, doskonały motocyklista, wzorowy sportowiec. Zebranie czwartkowe w dniu 2 października zostanie poświęcone tym wspomnieniom. Obszerne sprawozdanie zamieścimy w następnym zeszycie „Trubuny".

Jerzy Mieloch

Kiedy kończy się kariera motocyklisty?

/Przedruk z Kolumny Motorowej - dodatku „Sportu" z 25.11.1946 - Nr 92/

W każdej gałęzi sportu jedną z ważniejszych kwestii jest sprawa tzw. narybku. W sporcie motocyklowym więcej aniżeli w każdym innym dała się we znaki wojna, gdyż w tym okresie nie można było absolutnie przeprowadzać żadnego racjonalnego treningu nie mówiąc o star-

tach, jak również nie można było przeprowadzać szkolenia młodzieży.

Tutaj też braki mamy olbrzymie. Brak sprzętu lub zużyty mocno sprzęt stwarza olbrzymie trudności w należytym rozwoju tego sportu. Nawet starzy zawodnicy musieli rozpoczynać pracę prawie od początku na skutek 6-letniej przerwy.

Toteż niech nikogo nie dziwi niższy poziom w tej gałęzi sportu aniżeli przed wojną. Raczej przeciwnie, należy podziwiać poziom, jaki osiągnęli przy tych trudnościach. Narybek mamy obfity i dobry.

Na ogół mamy błędne mniemanie, jeśli chodzi o wiek „dojrzałych" motocyklistów. W każdym sporcie zawodnik przekraczający 30-ty rok życia zasadniczo „kończy swoją karierę sportową", gdy w motocyklizmie ma jeszcze wiele lat startów. Czemu to przypisać? A więc przede wszystkim musimy sobie zdać sprawę, że sport motocyklowy jest jednym z najtrudniejszych, wymaga wieloletniej pracy i treningu, dając wtedy zawodnikowi rutynę i styl i doprowadzając go do poziomu, jaki nie jest do osiągnięcia inną drogą.

Tylko wieloletnie starty, treningi i odpowiednia zaprawa sportowa dają zawodnikowi to opanowanie maszyny, spokój i to dawanie sobie radę w każdej bodaj sytuacji, które tak cechują „starych" zawodników.

I nic tu nie pomoże jazda „na siłę", inaczej mówiąc brawura nie oparta o umiejętność, bo kończy się przeważnie fatalnie „kończąc" nieraz bardzo obiecujących zawodników.

Tylko systematyczna praca nad sobą, stałe kontrolowanie siebie i niezrażanie się początkowymi niepowodzeniami daje w końcu pożądane wyniki. Nie należy również zapominać, że w sporcie motocyklowym dodatkowo specjalnym warunkiem dobrych wyników jest sama maszyna, dobór jej, przygotowanie itp. I te umiejętności jeszcze bardziej przychodzą dopiero z latami intensywnej nauki i praktyki. Dlatego to widzimy, że błędne jest mniemanie, jakoby sport motocyklowy był domeną „młodych". Jest on rzeczywiście jednym z nielicznych wyjątków, który nie tylko dopuszcza, ale wymaga od zawodnika dojrzałości pod każdym względem.

Nie znaczy to jednak, aby młodzi nie mieli żadnych szans - przeciwnie, mogą być wyjątki. A poza tym winni oni jak najwcześniej zapoznawać się z tysiącami tajników, jakie ten sport kryje w sobie, aby tym wcześniej wspiąć się na szczyty tego pięknego kunsztu, który dopiero wtedy im da wrażenia i emocje niedostępne dla zwykłego śmiertelnika.

Wskazane jest przy tym wyrzec się pewnych drobnych przyjemności, jak alkohol i tytoń, które jednak oddziaływują szkodliwie zwłaszcza na ustrój nerwowy, który specjalnie u motocyklisty winien być beznaganny. Również, jak to już wyżej wspomniałem, nie należy zapominać o zaprawie sportowej,

która jest podstawą dla sportu motocyklowego, zwłaszcza dla zawodników w starszym wieku, kiedy ich organizm zaczyna objawiać pewne „słabości".

Właśnie brak tej zaprawy zmuszał w większości wypadków dawne sławy sportu motocyklowego do przedwczesnego zejścia z maszyny.

Jerzy Mieloch

Komunikaty

1. W imieniu zawodników Zarząd dziękuje kol.Januszowi Rutowskiemu za bezinteresowne przeprowadzenie generalnego remontu motocykla klubowego Jawa.
2. W związku z przygotowywanym specjalnym zeszytem jubileuszowym „Trybuny" aktualny wykaz członków zostanie tamże zamieszczony. Zgodnie ze statutem Klubu wykazani w poprzednim zeszycie „Trybuny" członkowie zalegający w płaceniu składek członkowskich nie mogą być ujęci w wykazie członków Klubu,o ile odwrotnie nie uregulują swych zobowiązań wobec Klubu. Zarząd zawiesił wszystkich członków zalegających ze składkami członkowskimi za rok 1957 w prawach członkowskich do czasu zapłacenia składek w ostatecznym terminie do dnia 10 października 1958 r.

Poznań, dnia 15 września 1958 r.

ZPS Pol.Pozn.-400-R-11-787/58